EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
09/04/14
Prensa: Diaria
Tirada: 79.269 Ejemplares
Difusión: 61.485 Ejemplares
Cod: 80685119
Página: 30
cción: SOCIEDAD Valor: 20.227,00 € Área (cm2): 988,1 Ocupación: 85,52 % Documento: 1/2 Autor: CRISTINA BUESA I BIGUES I RIELLS Núm. Lectores: 639000

Mejoras en la movilidad entre municipios

La Generalitat despliega una red de buses rápidos con menos paradas

Los servicios exprés.cat ya cuentan con ocho líneas interurbanas y se abrirán otras ocho durante el 2014 || La asociación del transporte público aplaude la iniciativa pero pide más conexión con otros medios

CRISTINA BUESA
BIGUES I RIELLS

La Generalitat ha creado una red de buses interurbanos cuya principal característica es que elimina paradas intermedias y reduce los tiempos de viaje para ser competitiva frente al coche privado. Las líneas exprés.cat ya tienen ocho recorridos en servicio y está previsto que a lo largo del 2014 se implanten ocho más. El objetivo es que lleguen a 40 en los próximos años. El grado de satisfacción de los usuarios es de 8 sobre 10. Y hay trayectos en los que se ha doblado el número de pasajeros en los últimos meses.

La ruta entre Valls (Alt Camp) y Tarragona se pondrá en servicio el 21 de abril. Será la segunda que se estrena este año en estas comarcas, después de que, coincidiendo con la puesta en marcha de las Rodalies de Tarragona, se activara la línea entre la capital y El Vendrell (Baix Penedès). Esta expansión fuera del área estrictamente metropolitana de Barcelona es una de las novedades de esta legislatura.

PRIORIDAD SEMAFÓRICA // «Nunca se ha creído en el bus, se consideraba algo cutre. Ir en tren es más sexi, es lo que siempre han pedido los ayuntamientos», explica el secretario de Infraestructures i Mobilitat, Ricard Font. Él cree en el autobús. Da razones económicas –«es incomparablemente más barato poner un bus que un tren»–, pero sobre todo de diversificación de la oferta, de complementariedad entre modos de transporte público.

Esta red funciona con éxito en ciudades europeas como París, Hamburgo y Nantes, razonan desde la Generalitat. Su ventaja es que, al eliminarse paradas intermedias, se alcanzan velocidades comerciales más competitivas. Se usan los carriles bus (los pocos que todavía hay) y también se activan medidas como la «prioridad semafórica», es decir, que el semáforo queda abierto para el bus exprés, con lo que se gana mucho tiempo.

POR EL CARRIL BUS-VAO // Las primeras líneas de este tipo que funcionaron en Catalunya fueron las que se hicieron pasar por el desafortunado y cri-

Pasa a la página siguiente



Fuente: Conselleria de Territori i Sostenibilitat

EL PERIÓDICO

JOSEP GARCIA



►► Viajeros de la línea E-4, que une Barcelona y Ripollet, suben al bus exprés en la estación de Fabra i Puig, ayer.

por otra vía

LOS DÉFICITS DE LA LÍNEA R-3

PRESUPUESTO DISPONIBLE

➲ Los vecinos del Vallès Oriental que optan por el transporte ferroviario tienen dos alternativas: ir a coger el tren a Granollers (R-2) o bien acercarse, por ejemplo, a Les Franqueses para tomar la R-3 de Rodalies. A esta infraestructura se refirió ayer el *conseller* de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, en un acto en Sabadell de la Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU), que agrupa a las ciudades de la segunda corona metropolitana. Vila aseguró que, en cuanto haya «disponibilidad presupuestaria», se mejorará la R-3, cuyo principal reto es el desdoblamiento entre Vic y Montcada.

ESPERA DESDE NOVIEMBRE

➲ El *conseller* sí encajó que es una línea «antigua y deficiente», pero obvió que se está pendiente del proyecto para ampliar la R-3, al que la ministra de Fomento, Ana Pastor, se comprometió en noviembre del año pasado.

EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
09/04/14
Prensa: Diaria
Tirada: 79.269 Ejemplares
Difusión: 61.485 Ejemplares
Cód: 80685119
Página: 31
cción: SOCIEDAD Valor: 19.438,00 € Área (cm2): 949,5 Ocupación: 82,18 % Documento: 2/2 Autor: CRISTINA BUESA I BIGUES I RIELLS Núm. Lectores: 639000

Viene de la página anterior

ticado carril bus-VAO de la C-58, en otoño del 2012. «Tenían que llenar la nueva infraestructura como fuera», se queja el presidente de la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Ricard Riol. Eran los buses que van al Vallès Occidental: Sabadell, Terrassa, Cerdanyola, Universitat Autònoma de Barcelona o Ripollet. Alguno de estos trazados ha registrado incrementos de demanda del 20% (la de Ripollet) o del 36% (la de Igualada).

Pero a Riol no le acaba de convencer este modelo. Aunque considera positivo que se diversifiquen los modos de transporte público, cree que estas líneas no han sido lo suficientemente «valientes», ya que se han limitado a cubrir trayectos que ya se pueden hacer en Rodalies o Ferrocarrils de la Generalitat. Considera que tendrían que ser mucho más intermodales. Otra cosa bien diferente es la E-7, la del Vall del Tenes, donde el aumento de público ha sido notable ya que la eliminación de la parada de Mollet respecto al trayecto original ha convencido a los vecinos.

«Se ha considerado siempre más sexi el tren, pero el bus es más barato», defiende el secretario Ricard Font

Además de prensa y wifi gratis, los operadores ofrecen coches completamente accesibles a los viajeros

INFORMACIÓN EN TIEMPO REAL // Además de la nueva imagen corporativa, los vehículos son totalmente accesibles y, aunque no está implantado del todo, el objetivo es que en las paradas se pueda informar al usuario en tiempo real mediante pantallas dinámicas. Otra de las novedades es que estos buses exprés se conectan con otros servicios urbanos e interurbanos, con lo que se potencia la intermodalidad. Menos de lo que querría la PTP, sin embargo. «Hay que sacar gente de la carretera como sea. Los buses son la revolución pendiente», clama Ricard Riol.

Los vehículos son completamente accesibles, algo nada baladí teniendo en cuenta que una parte del público es de edad avanzada. Además, muchos de los operadores ofrecen red wifi gratuita, además de prensa. Si a los aviones les ha salido competencia con los trenes, ahora a los trenes les ha aparecido otro competidor: el bus. ≡

«Somos como una familia»

La E-7, que va al Vall del Tenes, es el ejemplo a seguir, aunque faltan detalles por pulir ≡ **Uno de los conductores** defiende las ventajas del nuevo transporte entre cinco municipios del Vallès

C. B.
BIGUES I RIELLS

En los últimos meses, la acogida fue tal que había expediciones de primera hora de la mañana que llevaban 80 y 90 personas, y muchas de ellas tenían que ir de pie. No está prohibido, pero la ley obliga al conductor a reducir a 80 kilómetros por hora la velocidad cuando viaja por la autopista. Ahora se ha añadido un nuevo servicio a las 7.05 hacia Barcelona, con lo que el público se reparte. La línea de bus exprés E-7, que recorre el Vall del Tenes, está cosechando un éxito más que notable gracias al tesón de personas como el coordinador del proyecto, el técnico de movilidad del Ayuntamiento de Lliçà d'Amunt, Blai Aparici.

Entusiasta del transporte público, tozudo y cómplice con conductores como Quim Valls, Aparici ha logrado colarse en el nomenclátor y las exigencias de calidad de la red de la Generalitat tras conseguir una media de 26 pasajeros por expedición, aunque cree que todavía hay mucho camino por andar. Los buses que opera Sagalés salen de Sagrera, hacen dos paradas más en Barcelona (una en Fabra i Puig y otra en otro punto de la Meridiana) y enfilan por la C-33 para evitar Mollet del Vallès hasta llegar a Parets. **«Hace un año y medio que lo cojo. Es muy cómodo. No hace paradas y no suele haber demasiados problemas de tráfico. Lo uso para ir a trabajar a Lliçà d'Amunt»,** explica a bordo del bus Alejandra Brea.

«Voy a la torre»

La chica se despide en este municipio. El chófer, Quim Valls, ha avisado al conductor de otro autobús para que la espere y pueda llegar a tiempo al trabajo. Casi todos se conocen. **«En invierno subo poco porque hace mal tiempo pero, en cuanto llega la primavera, lo hago más»,** explica un septuagenario cargado con un carrito de la compra. Andrés Romero tiene una casa en la urbanización Ca l'Artigues: **«Voy a la torre, allí tengo un huerto y así me distraigo»,** confiesa. Este vecino del Bon Pastor nunca ha conducido (**«soy muy nervioso, me daba miedo sacarme el carnet»**), con lo que el autobús siempre ha sido su forma de llegar a Lliçà.

Pero quienes han permitido que la E-7 se convierta en un modelo a seguir son la masa crítica de los cinco núcleos que atraviesa (Parets del Vallès, Lliçà de Vall, Lliçà d'Amunt, Santa Eulàlia de Ronçana, Bigues y Riells del Fai). Les han ofrecido frecuencias, rapidez, comodidad y fiabilidad, y han dejado el tren o, lo que es mejor, los coches particulares para pasarse al transporte público por carretera.

JOSEP GARCIA



▸▸ **Chófer implicado** ▹ Quim Valls, en el interior de uno de los buses de la línea E-7, ayer en Riells del Fai.



Fuente: **Ayuntamiento de Lliçà d'Amunt** EL PERIÓDICO

El tesón del técnico de movilidad de Lliçà d'Amunt ha contribuido al éxito de la línea de bus

Romance sobre ruedas

El conductor Quim Valls se dedica a este oficio desde hace 11 años. Nacido en Barcelona, ahora vive con su familia en Mollet. Conoció a Jessica, la que ahora es su mujer, haciendo este trabajo. **«Nos saludábamos, hasta que un día me vio de pasajero, sin uniforme, nos pusimos a hablar y ahí empezó todo»,** recuerda. Hace un mes han tenido una niña, Julia. Su relación con los pasajeros es tan estrecha que en las últimas semanas cada día volvía a casa con algún regalo para la pequeña. **«Somos como una familia»,** se enorgullece. No exagera. En Lliçà de Vall se sube una pasajera y le pregunta cómo está de la gastroenteritis que tuvo días atrás.

A la amabilidad con los clientes se suma la profesionalidad. No se distrae un segundo a la hora de activar el mando a distancia que le permite abrir los semáforos de algunos de los municipios que cruza. **«Se gana un minuto en cada uno gracias a esto»,** resume Valls. Todavía falta arreglar algunas marquesinas o *tótems* de paradas; instalar pantallas en otros; ampliar la calzada en alguna curva. El conductor le chiva a Blai Aparici cómo le va el servicio. Y el técnico, empático, revela a los chóferes de la línea sus éxitos en volumen de pasajeros, que no paran de crecer.

Se han habilitado párkings junto a las paradas (*park & ride*). Como en Bigues, delante del polideportivo. **«Mi hija vive en Les Franqueses y es un lío cuando tiene que bajar a coger el tren. Ojalá tuviera un servicio así»,** exclama la dueña de una cafetería, Mònica Colomer. ≡